Les cahiers du

GART

Les enjeux de la coopération institutionnelle dans les transports

- Coopération, mode d'emploi
- Les outils de la coopération institutionnelle entre AOT
- Quand l'« informel » s'avère un choix gagnant
- Pôles métropolitains, métropoles : ce qu'a changé la réforme de 2010
- La coopération à l'épreuve du concret
- Faut-il un chef de file à la coopération institutionnelle ?

Transports Publics 2012

The European Mobility Exhibition

Paris 5-6-7 juin 2012

© GIE Objectif transport public • Illustration : Marc Gauthier – Février 2012 – / Agence Verte

RÉSERVATION DES STANDS

IM RÉGIE
Tél. : +33 (0) 1 40 24 04 30
Email: s.leal@impub.fr

www.transportspublics-expo.com

Organisé par
GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités Responsables de Transport | GART | UTP | Union des Transports Publics et Ferroviaires

En collaboration avec
UTP

En partenariat avec
ALSTOM | carcept prev | GROUPE RATP | RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE | VEOLIA TRANSPORT | TRANSDEV

Partenaire presse
Transport PUBLIC

SOMMAIRE

IV
COOPÉRATION, MODE D'EMPLOI

V
LES OUTILS DE LA COOPÉRATION INSTITUTIONNELLE ENTRE AOT

VIII
QUAND L'« INFORMEL » S'AVÈRE UN CHOIX GAGNANT

X
PÔLES MÉTROPOLITAINS, MÉTROPOLES : CE QU'A CHANGÉ LA RÉFORME DE 2010

XIV
LA COOPÉRATION À L'ÉPREUVE DU CONCRET

XVI
FAUT-IL UN CHEF DE FILE À LA COOPÉRATION INSTITUTIONNELLE ?

LES CAHIERS DU GART

Directeur de la publication
Roland Ries

Directeur éditorial
Guy Le Bras

Rédacteur en chef
Laurent Kestel

Secrétaire de rédaction
Pascal Pellerin

Ont participé à ce numéro
Aurélie Cevaer
Romain Cipolla
Chloé Diamedo
Florence Dujardin
Benjamin Marcus
Mounia Moudjed
Pia Murgat
Célina Sabatier
La rédaction adresse ses remerciements à Cécile Gondard.

Editorial

Les enjeux de la coopération institutionnelle dans les transports

par Roland RIES

Héritière d'une histoire liée à la construction de l'Etat-nation, la France dispose aujourd'hui d'un nombre (trop ?) élevé de strates administratives que les différents gouvernements ont tenté parfois de restreindre, parfois d'étendre. Dans cet épais maquis institutionnel, il n'est pas toujours facile de faire émerger des politiques de mobilité coordonnées à l'échelon pertinent. Elles existent aujourd'hui, et c'est heureux, mais elles sont encore trop disséminées sur le territoire et tributaires du bon vouloir de chacun. Le législateur a bien tenté d'apporter une plus grande cohésion à l'ensemble, mais les résultats sont souvent assez contrastés. Les prochaines années verront inévitablement le sujet de la coopération institutionnelle remis sur le métier. Pas uniquement dans le but d'une meilleure rationalisation de la dépense publique. Le sujet est éminemment politique : le développement et la généralisation de l'intermodalité. La coopération institutionnelle est en effet l'outil au service de cette finalité.

SP

Roland Ries, *sénateur, maire de Strasbourg.*

Tout l'enjeu consiste à trouver le point d'équilibre entre le principe de libre administration des collectivités territoriales, auquel le GART est naturellement très attaché, et la nécessité de venir à bout des petites résistances locales. Faut-il privilégier la politique des petits pas ou engager un grand chambardement législatif ? Harmonisation des normes techniques, tarification, modèle de gouvernance entre les différentes autorités organisatrices de transport – avec, en ligne de mire, la question d'une éventuelle collectivité « chef de file »… C'est donc à ces questions, sans autre parti pris que celui de faire avancer la cause de la mobilité durable, que ce numéro des *Cahiers* tente d'apporter des éléments de réponse.

Les "Cahiers du GART" est une publication du Groupement des autorités responsables de transport (GART), hébergée dans Ville, Rail & Transports. VR&T n'a pas participé à la rédaction de cet encart spécial.

Coopération, mode

Depuis le vote de la LOTI en 1982, le contexte législatif régissant les rapports

SP

La compétence transport est établie selon un système hiérarchisé. Communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont en charge des politiques de transport urbain au sein du périmètre de transport urbain établi (PTU). Les départements gèrent les transports routiers non urbains de personnes ainsi que les transports scolaires, hors PTU. Les régions organisent quant à elles les transports ferroviaires et certaines lignes de cars. A quoi doit-on ajouter, enfin, le rôle d'autorité organisatrice que joue l'Etat, notamment avec les trains d'équilibre du territoire (TET).

Cette répartition fragmentée ne va pas sans poser problème en termes de cohérence et de coordination entre AOT. La superposition de plusieurs structures sur un même territoire peut complexifier la lisibilité des systèmes de transport. Afin de pallier cette situation et mettre en place des politiques plus ambitieuses, des regroupements d'AOT ont vu le jour sous différentes formes, des plus organisées aux plus informelles.

d'emploi

entre AOT a subi d'importantes évolutions. Contexte et enjeux.

Des domaines de coopération très variés. Le champ d'action des coopérations peut aller de simples aménagements d'horaires à la création d'un nouveau réseau de transport en commun. Entre ces deux extrémités, les AOT se regroupent également pour mutualiser certains outils : information multimodale, coordination de services ou mise en place de plateforme intermodale, tarification – qu'il s'agisse de la mise œuvre d'abonnements combinés ou d'une tarification, mise en place d'un système billettique (billet unique, billettique croisée ou intégrée), etc.

De la valorisation du territoire au développement durable. La mutualisation poursuit divers objectifs. En premier lieu, la recherche de la cohérence et de la cohésion d'un territoire, en articulant transport et aménagement urbain. Pour répondre aux besoins d'une activité économique qui ne correspond pas toujours aux réalités des découpages administratifs, il s'agit aussi d'organiser les politiques de déplacements à l'échelle des bassins de vie et non plus seulement aux seules limites du PTU. Une bonne harmonisation des politiques de déplacements à l'échelon d'un territoire élargi participe de l'amélioration et d'une meilleure visibilité des réseaux de transports – autrement dit, de son attractivité.
Les architectures juridiques facilitant cette coopération entre AOT sont nombreuses, des plus souples – parmi lesquelles l'association loi 1901 – aux plus complexes, tel le syndicat mixte SRU. Le principal enjeu demeure toutefois le même : apporter aux transports en commun un avantage significatif comparativement à la voiture individuelle, grâce à des transports de qualité, performants, accessibles et intégrés. ❑

Les outils de la coopération institutionnelle entre AOT

Quelles structures au service de la coopération institutionnelle : syndicat mixte, syndicat mixte « SRU », syndicat de SCOT ? Tour d'horizon.

Les outils juridiques à la disposition des AOT pour mettre en œuvre la coopération institutionnelle ne manquent pas. Ils résultent en tout premier lieu d'une histoire administrative qui remonte à la fin de la IIIe République. Le décret-loi du 30 octobre 1935 instituant le syndicat mixte permet à des collectivités de s'associer entre elles ou avec d'autres établissements publics. Dans les transports, cette structure va constituer le principal outil de coopération. Les évolutions législatives ultérieures viseront surtout à améliorer ce dispositif, sans véritablement le dépasser.

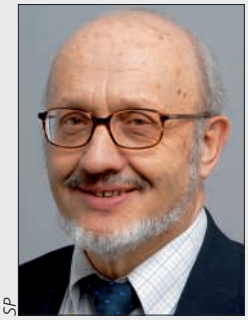
Les syndicats mixtes, un outil pour l'urbain

Etablissement public, le syndicat mixte bénéficie du transfert de compétences des AOT concernées en matière de transport urbain. A la date du transfert des compétences par les collectivités, il se substitue de plein droit aux délibérations comme aux actes. En 2010, ces structures représentaient plus de 10 % de l'ensemble des AOTU. Le syndicat mixte fermé (institué par l'article L. 5711-1 du CGCT) est composé de com-

Suite page VII

INTERVIEW

François Ferrieux, *président du SMTCO, vice-président du conseil général de l'Oise :*
« Nous subventionnons les actions de nos AOT »


SP

Pourquoi avoir choisi un syndicat mixte de type SRU ?
François Ferrieux : Parce qu'il peut recevoir une recette propre : le versement transport additionnel. La moitié de la recette (soit 6 M€) est redistribuée sous forme de subventions aux AOT membres (à un taux pouvant atteindre 50 %). L'autre moitié est consacrée au développement de nos outils propres (SISMO). Nous subventionnons les actions des AOT qui vont dans le sens que nous privilégions (intermodalité, effacement des frontières, priorité aux liaisons domicile - travail). Le rapport de forces géographiques, institutionnelles et politiques a été ajusté de manière à fonctionner obligatoirement à la majorité des 2/3 et, dans les faits, par consensus.

Ce type de coopération doit-il selon vous être étendu (et généralisé) ?
F. F. : Oui. Un échelon régional est logique, compte tenu du poids des TER. Cela dit, les recettes de VTA seront très inégales entre les départements d'une même région. Au niveau départemental (ou à l'échelon d'une agglomération augmentée de son « hinterland »), les seuls cas où cela présente un intérêt moindre sont les territoires dominés par une grande métropole. En effet, celle-ci assèche les recettes de VT (puisqu'elle prélève déjà un VT urbain élevé). Cela dit, la politique des subventions aux AOT n'est pas obligatoire dans la loi, et une recette de VTA si faible qu'elle soit permet de financer un outil propre pour l'intermodalité comme notre SISMO (2 M€ par an), sans forcément demander une cotisation aux membres.

Le syndicat mixte de SCOT, autre échelle de réflexion ?
F. F. : Destiné à réaliser les futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT), ce syndicat mixte a en charge l'élaboration, l'approbation, le suivi et la révision du schéma. 62 % des SCOT sont réalisés à l'échelle intercommunautaire. Ceux-ci peuvent, depuis la loi dite « Grenelle 2 » de 2010, disposer de la compétence « transport », à la condition qu'il existe au moins deux PTU sur son territoire. Le syndicat de SCOT Métropole Savoie donne l'exemple d'un syndicat mixte engagé. Créé en 1996 pour répondre à une volonté de réfléchir à l'échelle des bassins de vie, Métropole Savoie est pour l'heure encore un lieu de réflexion, d'échanges, de débat politique et de développement de projets communs en matière d'urbanisme, de transport et de développement durable. Métropole Savoie a été désigné maître d'ouvrage de l'enquête ménages-déplacements en 2007, et l'élaboration d'un modèle multimodal de déplacements lui a été dernièrement confiée. Son président, le sénateur Thierry Repentin, souhaite élargir la possibilité de se saisir des compétences « transports » pour un syndicat mixte de SCOT. Pour lui, *« la loi doit être en avance sur les pratiques »*, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Une telle mesure permettrait, à ses yeux, de gérer la mobilité à une échelle territoriale plus large et de coordonner davantage les politiques de transport et d'urbanisme.

Le choix départemental pour le SMTCO

Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) a choisi l'échelon départemental pour définir le périmètre pertinent en matière de transports, alors même que le territoire comporte plusieurs réseaux de transport gratuits. Présidé par François Ferrieux, il regroupe les treize autorités organisatrices du département : le conseil général de l'Oise, la région Picardie, les trois grandes agglomérations urbaines (Beauvais, Compiègne et Creil), deux communautés de communes (Sablons et Pierre Sud Oise) et six communes (Chantilly, Crépy-en-Valois, Liancourt, Noyon, Pont-Sainte-Maxence et Senlis). Le SMTCO est presque exclusivement financé par le versement transport additionnel (prévu par l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales). Son taux (0,4 %) est inférieur au plafond autorisé par la loi. De plus, il est réduit à 0,2 % pour les PTU déjà soumis à un VT, de sorte que le total VT + VTA n'excède pas 0,8 %. Le budget du SMTCO s'élève à 10 millions d'euros par an. Une majorité de ces recettes est consacrée aux subventions accordées aux AOTU pour leurs projets d'intérêt syndical. 30 % du budget est alloué au SISMO, système intégré de billettique et de plateforme d'information multimodale destiné à faciliter la mobilité dans l'Oise. Bénéfique pour les usagers, le SISMO engendre de plus une dynamique entre les AOT, puisqu'il nécessite une coordination permanente de ses membres.

Tisséo, l'exemple d'un syndicat mixte en évolution

SP

Une procédure de consultation pour intégrer la communauté d'agglomération du Muretain est en cours.

Le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (SMTC) a connu de nombreuses évolutions depuis sa création, en 1972. Jusqu'en 2001, il était composé de la ville de Toulouse, du département de la Haute-Garonne et du Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine (SITPRT). En 2004, la ville de Toulouse a laissé place à la communauté d'agglomération (puis urbaine) du Grand Toulouse, et la communauté d'agglomération du SICOVAL a rejoint le SMTC. Au premier janvier 2006, le mode d'exploitation change, la régie ayant été préférée à la délégation de service public. Le nom commercial Tisséo est alors choisi et décliné en trois groupes : Tisséo-SMTC, l'autorité organisatrice, Tisséo Réseau urbain, la régie commerciale, et Tisséo-SMAT, le mandataire des opérations de TCSP. En juillet 2006, le département de la Haute-Garonne se voit dans l'obligation de se retirer du SMTC. De ce fait, Tisséo-SMTC regroupe trois collectivités : la communauté urbaine du Grand Toulouse, la communauté d'agglomération du SICOVAL et le SITPRT. Une procédure de consultation pour l'intégration d'une quatrième intercommunalité est actuellement en cours, la communauté d'agglomération du Muretain devant rejoindre le SMTC. A l'origine, rappelons que le SMTC de l'agglomération toulousaine se donnait pour objectifs de définir un réseau de transport structurant après le démantèlement du tramway, afin d'accompagner la naissance de l'agglomération toulousaine et de répondre aux nouveaux besoins en déplacements. En 2001, l'adoption du premier PDU a permis de définir de nouvelles orientations avec, notamment, la réalisation d'un réseau de TCSP articulé sur le réseau métro, afin d'en prolonger les bénéfices vers les communes de la périphérie. Cela a ainsi permis la création d'un réseau de transports collectifs composé de deux lignes de métro, d'une ligne de tramway, de 80 lignes de bus dont 5 circulant sur axes réservés, d'une douzaine de lignes TAD et du réseau Mobibus dédié aux personnes à mobilité réduite. Les nouvelles réflexions du syndicat, traduites dans le projet de révision du PDU de la grande agglomération toulousaine, en phase d'enquête publique, s'orientent désormais plus particulièrement sur le renforcement de l'intermodalité avec le maillage du réseau structurant métropolitain par des lignes à haut niveau de service (tramway et BHNS) et l'aménagement de pôles d'échanges. Trois tronçons de lignes TCSP sont actuellement en travaux, dont une ligne de tramway et deux lignes de BHNS.

Suite de la page V

munes et d'EPCI, tandis que le syndicat mixte ouvert peut associer également les départements ou la région. La plupart des syndicats mixtes de transport sont aujourd'hui des syndicats mixtes fermés. En effet, de nombreux départements avaient déjà engagé un retrait progressif ; retrait qui pourrait s'accélérer consécutivement à la suppression de la clause générale de compétences. Constitués à une échelle plus large que les intercommunalités de ville-centre, les syndicats mixtes englobent le plus souvent quelques communes périurbaines isolées ou des communautés de communes périphériques. Parmi les plus importants, citons ceux de Clermont-Ferrand et de Toulouse.

Les syndicats mixtes SRU, vers un second souffle

Cantonné essentiellement dans son périmètre de transport urbain, le syndicat mixte « clas-

sique » ne permet pas toujours de répondre efficacement aux problèmes d'étalement urbain et de gouvernance des transports interurbains. Il manquait un outil pour permettre le regroupement des différentes AOT, à l'échelle départementale ou régionale, capable d'agir sur plusieurs PTU, puisque le syndicat mixte classique n'est compétent que sur un seul. C'est tout l'objet du syndicat mixte institué par la loi SRU du 13 décembre 2000 (art. L. 1231-10 du code des transports). Ce dernier a trois missions obligatoires : la coordination des réseaux, l'information des usagers et la recherche d'une tarification unifiée. Il peut aussi agir, à titre optionnel, sur l'organisation de services réguliers et du transport à la demande, ainsi que sur la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. Pour favoriser son essor, le législateur a mis dans la corbeille le versement transport additionnel (VTA) – prélevé dans l'espace à dominante urbaine –, avec un taux ne pouvant excéder 0,5 %. Les syndicats mixtes « classiques » ne pouvant percevoir que le seul versement transport, il s'agit là d'un avantage comparatif très substantiel.

Attrayant, le syndicat mixte SRU n'a cependant pas rencontré le succès escompté

Attrayant sur le papier, le syndicat mixte SRU n'a cependant pas rencontré le succès escompté, puisque seulement huit structures de ce type ont été créées entre 2000 et 2007. Fin novembre 2010, on en comptait seulement quatre de plus. Il est vrai qu'un oubli rédactionnel de la loi SRU empêchait les syndicats mixtes classiques d'y adhérer. De nombreux projets n'ont ainsi pu voir le jour. Cet oubli a été corrigé par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, à la condition expresse que les syndicats mixtes soient compétents en matière d'organisation de transports urbains. Reste à savoir désormais si cette modification favorisera son développement. ❑

Quand l'« informel » s'avère un choix gagnant

Une coopération institutionnelle doit-elle nécessairement passer sous les fourches caudines de procédures juridiques strictement encadrées ?

Haute Normandie

Dans la Haute-Normandie, Atoumod', qui regroupe l'ensemble des AOT, a permis l'émergence de projets tels que la mise en place d'une billettique intermodale ou, prochainement, d'un système d'information multimodale.

La coopération institutionnalisée a parfois les défauts de ses qualités : corsetée juridiquement, elle peut doucher l'enthousiasme de certains, en raison de la lourdeur des procédures qu'elle nécessite souvent. Sans même parler de la gestion du transfert de compétences qui n'est pas toujours vu d'un très bon œil… Autant d'éléments qui viennent expliquer le succès très relatif des syndicats mixtes SRU.

En marge de la coopération « classique » autour des syndicats mixtes et syndicats mixtes SRU, il existe d'autres formes de coopération, assises le plus souvent sur des documents de type statuts associatifs (loi 1901), chartes ou protocoles d'accords, qui permet-

tent d'engager les acteurs vers le chemin d'une mutualisation des savoirs et/ou des moyens, sans toutefois leur donner l'impression de les priver de tout ou partie de leurs prérogatives. Ces formes de coopération plus informelles sont le plus souvent situées là où les habitudes de coopération entre collectivités sont ancrées dans le temps. En Alsace, par exemple, un comité de coordination (le CoCoAOT) regroupe l'ensemble des AOT du territoire : la région, les deux départements et les sept AOTU. Créé en 2000 sans statut ni convention particulière, son périmètre d'action n'en est pas moins sensiblement le même que celui des syndicats mixtes SRU. Son fonctionnement semble satisfaire l'ensemble de ses membres et aucun projet d'évolution vers une forme plus institutionnalisée n'est, pour l'heure, envisagé.

Autres régions, autres formats : la Haute-Normandie, où Atoumod' regroupe l'ensemble des AOT sur la base d'une charte d'intermodalité puis d'un protocole de gouvernance fixant notamment les clés de répartition des financements engagés. Sans faire l'objet d'une institutionnalisation poussée, Atoumod' a permis l'émergence de projets très opérationnels tels que la mise en place d'une billettique intermodale ou, prochainement, d'un système d'information multimodale. Dans les Bouches-du-Rhône, c'est une association loi 1901 (le "Pilote"), créée en 1999. Destinée initialement à développer un outil technique d'information multimodale voiture-transports collectifs, cette structure a permis la collaboration au sein d'une même structure des AOT, des opérateurs et même de l'Etat. Les actions du "Pilote" ayant démontré à l'ensemble des acteurs locaux l'intérêt de recourir à un fonctionnement collaboratif, une structure institutionnalisée, sous la forme d'un syndicat mixte de type SRU, a ensuite vu le jour.

Le statut associatif peut également permettre de créer des lieux d'échanges et de débats, de manière à faire avancer les réflexions et à faciliter la convergence des points de vue entre les différentes AOT d'un territoire. C'est le cas de l'association Mouvable, qui regroupe le conseil régional d'Aquitaine, le conseil général de Gironde et la communauté urbaine de Bordeaux.

Ces quatre exemples illustrent la diversité de possibilités pour qui ne souhaite pas s'engager dans une coopération au sein d'une structure institutionnalisée. Moins contraignantes dans la forme, ces coopérations n'en sont pas moins efficaces et utiles lorsqu'un projet coopératif doit, par exemple, être rapidement réalisé. Mais, dans ce cas comme dans d'autres, rien n'est véritablement possible sans la détermination d'un ou de plusieurs élus influents capables de donner l'impulsion nécessaire.

Le statut associatif peut également permettre de créer des lieux d'échanges et de débats

INTERVIEW

Olivier Mirguet

Antoine Herth,

vice-président du conseil général et député du Bas-Rhin :

« C'est le consensus alsacien »

Quel bilan peut-on faire du comité de coordination des AOT aujourd'hui ?

Antoine Herth : Le comité de coordination des AOT, regroupant les dix AOT du territoire régional, est une instance d'échanges et de mise en place de projets permettant d'améliorer l'efficacité et la cohérence des transports collectifs des différents réseaux alsaciens. C'est un outil informel qui fonctionne bien techniquement. Souple et efficace, il permet d'instaurer un dialogue indispensable entre les collectivités voisines et de mettre en œuvre des projets communs tels que le système d'information multimodale Vialsace ou la tarification intermodale AlsaPlus.

Pourquoi ne pas avoir institutionnalisé cette coopération entre AOT ?

A. H. : Ce choix résulte du consensus alsacien : chaque AOT conserve ses prérogatives et travaille avec les autres sans que cela nécessite une structure bien définie. L'entente entre les différents acteurs du territoire permet au comité de fonctionner ainsi. A noter que la coordination des horaires de dessertes est, de ce fait, moindre que dans une structure de type syndicat mixte SRU : les AOT procèdent par échange des horaires et évolutions prévisionnelles, chacune réalisant les adaptations et arbitrages qui lui paraissent pertinents. Quant à l'avenir, il dépendra aussi de l'avancement du processus de rapprochement des collectivités alsaciennes lancé le 1er décembre dernier.

Pôles métropolitains, métropoles : ce qu'a changé la réforme de 2010

En modifiant le paysage des AOT, la réforme des collectivités de 2010 apporte de nouvelles options. Explications.

Le pôle métropolitain

La réforme territoriale acte la création des pôles métropolitains auxquels est notamment conférée la compétence de développement des infrastructures et des services de transport. Les pôles métropolitains ont potentiellement vocation à devenir des autorités organisatrices de transport. Dans ce contexte, quel positionnement pour ces derniers par rapport aux structures déjà existantes ? Même si les pôles métropolitains et les syndicats mixtes SRU partagent les mêmes compétences, deux différences significatives les séparent. D'une part, le syndicat mixte SRU peut accueillir les départements et les régions contrairement au pôle métropolitain ; d'autre part, le syndicat mixte SRU peut prélever un VTA (le pôle métropolitain ne disposant pas de ressources dédiées). La loi crée donc un nouveau type de syndicat mixte sans moyens financiers. Par ailleurs, la question des périmètres d'intervention des pôles métropolitains en matière de transport se pose également. Les pôles seront-ils en mesure de porter des projets d'infrastructures de transports sur des périmètres discontinus traversant des territoires sur lesquels ils ne disposent d'aucune compétence ? Sous-jacente à ces interrogations, la problématique du type de projets à envisager à l'échelle de ces pôles devra donc structurer les réflexions. Les pôles ont-ils vocation à porter des projets « structurants » de transports collectifs ou, au contraire, sur des outils complémentaires de l'offre de transport en commun (information multimodale, etc.) ?

X

POINT DE VUE

F. Decaens Viacités

Eric VEVE, président de Viacités, Caen

Un syndicat mixte SRU en Basse-Normandie ?

La loi SRU permet à plusieurs autorités organisatrices de transports de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports dans le but d'améliorer l'intermodalité au bénéfice de l'usager. Il a vocation à agir sur la coordination des offres de transport, l'information de l'usager et la billettique. Cette formule est d'autant plus intéressante que les besoins de déplacements des usagers transcendent les frontières institutionnelles. Selon l'enquête ménages-déplacements réalisée en 2010-2011 sur le territoire du Calvados, près de la moitié des déplacements ont leur origine ou leur destination dans l'agglomération de Caen la Mer. 55 000 personnes qui y sont extérieures viennent y travailler tous les jours. Elles y représentent 10 % des voyages en bus et 15 % des voyages en tram. Une bonne articulation des transports publics urbains et interurbains est donc nécessaire. Pourtant, cette même enquête révèle que seulement 1,5 % des déplacements du Calvados (2 % sur Caen la Mer) sont intermodaux. Il y a donc fort à faire pour développer une pratique intermodale des transports. Viacités, syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération caennaise, a déjà mis en place des tarifs intermodaux avec les TER comme avec les Bus verts départementaux. Avec la région, le département et la ville de Caen, Viacités prépare la mise en place pour fin 2013 d'un support billettique commun et d'une tarification multimodale à l'échelle régionale. Un syndicat mixte « SRU » fournirait une base institutionnelle utile pour mener à bien de tels projets multimodaux, et serait de nature à favoriser la coopération entre AOT. Viacités réfléchit donc à la mise en place d'un tel dispositif, a priori à l'échelle régionale. En attendant, le projet global de mobilité durable adopté par Viacités le 14 décembre dernier propose de réunir régulièrement les AOT au sein d'une « conférence des mobilités durables ».

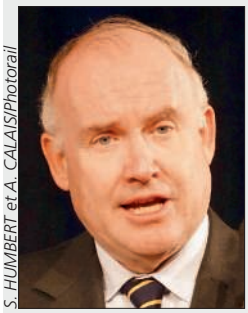
La métropole

Aux compétences dont disposent les communautés urbaines, viennent s'ajouter celles que la métropole exerce de plein droit à l'intérieur de son périmètre, en lieu et place du département. Première en date, Métropole Nice-Côte d'Azur aura, en plus des compétences actuellement exercées par les quatre intercommunalités qui la constituent, trois compétences jusque-là dévolues au département. Deux d'entre elles concernent directement les politiques de mobilité : la voirie départementale et les transports scolaires. Aux compétences obligatoires, peuvent s'ajouter des compétences facultatives – certaines pouvant résulter de conventions passées avec le département ou la région. Pouvant concentrer un ensemble de compétences jusque-là exercées par plusieurs, la métropole favoriserait donc l'intégration des compétences, alors que les pôles métropolitains mettraient l'accent sur la coopération avec des compétences moins affirmées. D'où la critique récurrente à l'encontre des pôles métropolitains parfois perçus comme des « sous-métropoles ».

La suppression de la clause générale de compétence et les syndicats mixtes de transports urbains

La loi de 2010 a prévu que les départements et les régions règlent les affaires dans les domaines de compétence qui leur sont reconnus. Est-ce à dire que la suppression de la clause de compétence générale, applicable à compter du 1er janvier 2015, entraîne l'interdiction pour ces collectivités d'être membres de syndicats mixtes de transports urbains ? Pas si sûr. En droit français, la loi ne dispose que pour l'avenir et n'a pas d'effet rétroactif. Dès lors, les effets de la RCT ne peuvent concerner les syndicats mixtes déjà constitués. Ensuite, le code général des collectivités territoriales et le code des transports continuent de faire référence aux syndicats mixtes pour organiser les services réguliers de transports publics urbains de personnes. Cela tend à démontrer que des lois « spéciales » consolident l'existence de ces syndicats mixtes. ❑

INTERVIEW



S. HUMBERT et A. CALAIS/Photorail

Dominique Bussereau,

député et président du conseil régional de la Charente-Maritime :

« Les départements ne doivent pas abandonner la compétence transport »

Comment analysez-vous le retrait programmé en 2015 des départements de tous les syndicats mixtes de transport urbain ?

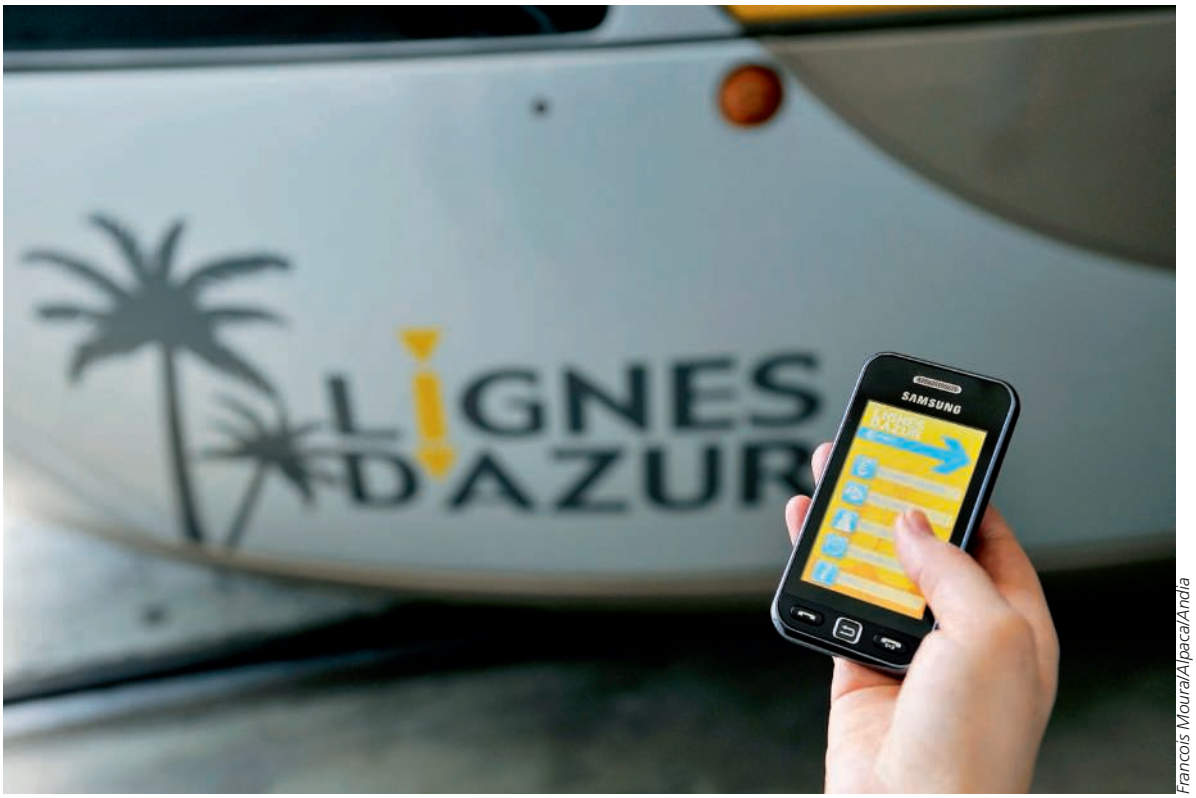
Dominique Bussereau : La clause de compétence générale a été supprimée par la loi de réforme des collectivités territoriales dans le but d'améliorer la lisibilité de l'action publique. Cela étant dit, cette clause permettait aux départements d'intervenir au sein de syndicats mixtes de transports urbains sur des territoires où l'imbrication de l'urbain et du périurbain est une réalité départementale. Cette intervention est légitime et il aurait été sans doute préférable qu'une exception soit maintenue à l'article 73 de la réforme des collectivités territoriales, de façon à ce que les départements puissent maintenir leur participation aux syndicats mixtes de transports urbains s'ils la jugent incontournable. Je fais partie de ceux qui pensent que, quoi qu'il arrive, cette loi devra rapidement être retouchée de façon à ne pas arriver à des situations de blocage, ce qui permettra de réintroduire cette exception. Par ailleurs, je suis aussi convaincu que nous n'avons pas exploré toutes les ressources des autres formes de coopération interinstitutionnelles qui nous permettent, tels les syndicats mixtes de type SRU, de coordonner l'action transport sur des territoires interdépendants.

Considérez-vous que les départements aient vocation à conserver la compétence transport ?

D. B. : Le législateur a créé un lien de proximité entre l'autorité organisatrice et le territoire où s'exerce cette autorité. En Charente-Maritime, un département touristique et peuplé, nous avons mis en place « les Mouettes », un réseau de transport interurbain dont certaines lignes fonctionnent 7 jours sur 7, y compris pendant les congés scolaires. Ce réseau est d'autant plus dense qu'il correspond à une demande importante, notamment pendant la période estivale. De plus, notre tissu urbain est multipolaire et aucune de nos agglomérations n'a vocation à constituer une métropole, du moins du point de vue des transports publics. Sincèrement, je ne vois donc pas trop comment la gestion de ce réseau pourrait être efficacement menée depuis la capitale régionale. Cette notion de proximité est encore plus forte pour ce qui est de l'organisation des transports scolaires. Le cas de la Charente-Maritime étant loin d'être unique en France, je suis convaincu qu'un abandon généralisé de la compétence transport par les départements n'est ni possible ni souhaitable.

La coopération à l'épreuve

Si la simplification et la clarification des relations entre les différentes strates administratives vont dans le bon sens, les incidences sont nombreuses et souvent lourdes de conséquences. Information multimodale, billettique, tarification intégrée : autant d'enjeux qui tournent parfois au casse-tête pour les acteurs de la mobilité.



François Moural/Alpacal/Andia

Billettique et information multimodale sont au cœur du développement de l'intermodalité dans les transports collectifs.

1 SIM, BILLETTIQUE : une coopération indispensable… mais complexe !

Offrir à l'usager des transports en commun une seule billettique et l'information multimodale la plus fiable et la plus complète possible est probablement le meilleur garant d'un trajet sans rupture de charge. Ces outils techniques sont au cœur du développement de l'intermodalité dans les transports collectifs, dans la mesure où ils offrent aux AOT la possibilité de répondre aux besoins de déplacements des usagers à l'échelle des bassins de vie. Le système d'information multimodale (SIM) dernièrement créé par le Syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes (www.ceparou06.fr) regroupe les informations de huit AOT et la principauté de Monaco. On pourrait également mentionner le système OùRA! en Rhône-Alpes ou encore Korrigo en Bretagne, deux modèles de mise en réseau à l'échelle régionale dans le domaine de la billettique.

du concret

Les obstacles à la mise en œuvre

Si le SIM et la billettique sont d'importants outils de promotion du territoire, la crainte pour la collectivité de se voir déposséder de ces prérogatives au profit d'une entité supérieure constitue bien souvent un frein à la mise en réseau. Les obstacles peuvent donc être politiques, mais aussi d'ordre technologique et fonctionnel. Les différentes technologies utilisées au sein des réseaux pour concevoir les SIM et la billettique n'ont pas toutes été développées selon les mêmes logiques, industrielles notamment. Aussi, la mise en œuvre d'une véritable politique intermodale à grande échelle suppose donc à la fois une harmonisation technique des équipements existants, laquelle se révélera aussi complexe qu'onéreuse, et une forte volonté politique visant à définir des outils ou des process fonctionnels communs.

Vers une harmonisation technique nationale ?

Quel est le périmètre d'interopérabilité des systèmes billettiques et d'information multimodale (IMM) le plus pertinent ? Quelle échelle d'harmonisation technique est aujourd'hui la plus adéquate ? Ne vaudrait-il pas mieux organiser, dès à présent, les systèmes à l'échelle nationale, voire européenne, afin de faciliter la coopération entre les AOT et, par conséquent, l'usage des transports collectifs sur un plus large spectre ? Pour répondre à ces problématiques, un vaste chantier de normalisation a été entrepris dans le domaine des SIM et de la billettique. A l'échelon du pays, cette normalisation est assurée par la CN03, dont le GART assure la présidence. Pour faire avancer l'interopérabilité des systèmes, l'Etat a également créé en 2010 l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique (AFIMB), qui se donne pour objectif de mettre en place une politique nationale en matière d'information multimodale et de billettique en travaillant tout particulièrement sur la normalisation des technologies.

La coopération politique et fonctionnelle, au service de l'usager

Si les standardisations techniques lèvent des freins d'ordre opérationnel pour mettre en place des SIM ou des systèmes billettiques à plus large échelle, les décisions relatives aux choix des périmètres d'action restent cependant dans les mains des politiques locales. Ici réside tout l'enjeu d'une bonne coopération politique et fonctionnelle, afin de définir le périmètre d'usage le plus pertinent, le niveau de service pouvant être mutualisé entre les différentes AOT en vue de proposer aux usagers des solutions billettiques et informationnelles répondant davantage à leurs besoins de mobilité.

2 LA TARIFICATION INTÉGRÉE : une ambition confrontée à de lourdes contraintes

La tarification intégrée permet d'offrir aux usagers la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport pour un même déplacement. La tâche des AOT consiste alors à mettre en place une tarification combinée associant, par exemple, le réseau urbain à celui des TER, à celui du département, voire, dans le meilleur des cas, une tarification intégrant l'ensemble des offres de transport d'une région.

Le pass Navigo francilien est l'emblème de cette tarification intégrée réussie entre la RATP, la SNCP et Optile (hors Vélib' et Autolib'). Pourtant, il n'a pas encore véritablement fait d'émule en régions, à l'exception des Alpes-Maritimes. Il est vrai aussi que la den-

sité de population, les besoins en déplacements « multimodaux » ainsi que la contiguïté des PTU ne sont pas les mêmes en Ile-de-France qu'ailleurs. Mais les difficultés ne s'arrêtent pas là. Instituer une tarification intégrée à l'échelle d'une région ou d'un département incluant au moins une AOTU nécessite de s'affranchir de principes, de politiques ou de gammes tarifaires différents entre les AOT. La mise en place d'une tarification intégrée peut également se traduire par la crainte pour l'AO de perdre sa liberté tarifaire. Elle suppose aussi de surmonter les difficultés liées à l'existence de supports de titres, de circuits de distribution, de dates d'évolutions tarifaires et, bien évidemment, d'opérateurs différents.

La tarification intégrée ne doit pas affecter l'équilibre entre les AOT et leurs opérateurs

Dans un contexte de raréfaction des ressources financières, chaque AOT a naturellement tendance à vouloir accroître ses recettes tarifaires. Or la tarification intégrée peut se traduire par des pertes. Toute la difficulté consiste donc à vouloir fixer un niveau de prix suffisamment élevé pour limiter les baisses de recettes, mais suffisamment attractif pour attirer une nouvelle clientèle. L'autre obstacle se situe au niveau de la mise en place d'un système de répartition des recettes, qui s'avère, le plus souvent, aussi complexe que coûteux. La tarification intégrée ne doit pas affecter l'équilibre économique et contractuel entre les AOT et leurs opérateurs. Cet équilibre repose principalement sur les tarifications en vigueur, les objectifs de recettes et de fréquentation.

Mais la principale difficulté se situe encore sur un autre terrain. Si l'objectif premier de la tarification intégrée est d'attirer une clientèle nouvelle, comment gérer cet afflux d'usagers lorsque le réseau est proche de la saturation, notamment aux heures de pointe, sinon en mettant en place une offre supplémentaire ? Une augmentation de l'offre qui n'est évidemment pas neutre sur les dépenses d'exploitation. Autant d'éléments qui expliquent que les marges de progression sont encore importantes en la matière. ❑

XIV

Faut-il un chef de file à la coopération institutionnelle ?

La réalité du terrain fait apparaître des situations très hétérogènes. Si la question d'une collectivité chef de file semble de plus en plus prégnante, la démarche s'avère bien plus complexe qu'elle n'y paraît.

Si l'ensemble des acteurs s'accordent sur la nécessité de faire évoluer la relation entre AOT, bien peu se retrouvent sur la solution à adopter.

La collectivité « chef de file » : quelle réalité juridique ?

La réforme constitutionnelle de 2003, dite « acte II de la décentralisation », a introduit dans la Constitution une disposition permettant de coordonner les actions communes de plusieurs collectivités lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs d'entre elles (art. 72-5). Cette disposition fut ensuite traduite dans la loi du 13 août 2004 attribuant le développement économique à la région et l'action sociale au département. Notons qu'une seule et même notion recouvre deux responsabilités différentes : alors que le département se voit confier la responsabilité de la conception et de la mise en œuvre de la politique d'action sociale (personnes âgées), la région ne dispose que d'un

CG 71

rôle général de coordination. Par ailleurs, ce texte n'établit aucun pouvoir de tutelle au profit de la collectivité chef de file. Son pouvoir reste dénué de toute contrainte juridique. Nul n'est besoin d'invoquer Pascal pour souligner l'impuissance du droit sans la coercition…

De l'intention à l'éventail des pratiques.

La question d'une collectivité chef de file pose question dans la mesure où le terrain fait apparaître des réalités très hétérogènes. Si, comme nous l'avons vu, l'Alsace et la Haute-Normandie sont pionnières en matière de coopération inter-AOT, rares sont les régions, hors STIF, à participer à des syndicats mixtes de transports classiques. Une situation qui découle bien évidemment du rôle longtemps joué par les départements, qui restent, ici où là, très actifs en matière de mobilité, comme le montrent aisément le syndicat mixte SRU de l'Oise ou la SPL de la Saône-et-Loire. Ailleurs, le rôle de coordinateur des politiques de mobilités est très souvent exercé par les intercommunalités (exemple : Métropole Savoie, Sytral, etc.). Il est probable qu'à plus ou moins brève échéance les métropoles soient amenées à occuper le devant de la scène.

Un chef de file aux régions ?

Dans son *Manifeste pour le transport des voyageurs*, l'Association des régions de France (ARF) a revendiqué le rôle de chef de file. C'est-à-dire que les Régions disposent de *« la responsabilité d'assembler et de coordonner, au sein d'un document partagé avec l'ensemble des collectivités du territoire, les politiques de mobilités des différentes autorités organisatrices de transports »* – et de citer, à l'appui, l'exemple de l'élaboration du schéma directeur régional en Ile-de-France. Dans son rapport sur le ferroviaire, Gilles Savary avait préconisé de confier aux régions le soin d'établir un schéma directeur de mobilité, en liaison étroite avec l'ensemble des AOT. Une avancée très mesurée, concédait-il lui-même, mais qui avait néanmoins l'avantage de ne pas vouloir cantonner les AOT du territoire dans un simple rôle consultatif. Quoi qu'il en soit, aucune réforme ne pourra se faire sur le terrain sans la recherche d'un partenariat durable entre les élus des régions et ceux des agglomérations/communautés urbaines. Un point d'autant plus important à souligner que ces élus sont aussi souvent des législateurs. ❑

Rares sont les régions, hors STIF, à participer à des syndicats mixtes de transports classiques. Une situation qui découle du rôle longtemps joué par les départements, qui restent très actifs en matière de mobilité.

REGARDS CROISÉS D'UN ÉLU ITALIEN ET D'UN ÉLU ALLEMAND

Quels enseignements peut-on tirer des expériences au

SP

Alfredo PERI,

président de Federmobilità, vice-président Transports de la région Emilie-Romagne, en Italie :

« Nous avons créé une agence intégrée par bassin de mobilité »

Le contexte actuel de crise économique et de raréfaction des ressources publiques ne risque-t-il pas de mettre en péril les actions entreprises par les régions et autorités organisatrices de transport locales ?

Alfredo PERI : Depuis 1997, les régions italiennes organisent et financent le transport public. En tant que responsable de la mise en œuvre des politiques de transports, il leur revient d'organiser une coopération institutionnelle efficace entre les différents niveaux d'administrations locales (communes, provinces). Chacune disposant de son autonomie, la mise en œuvre de cette coopération institutionnelle est plus ou moins aboutie d'une région à l'autre. Sur un plan financier, les régions sont confrontées à de graves difficultés. Certes, 2008 avait permis une réelle avancée avec l'attribution aux régions d'une partie des ressources issues de la taxe sur les carburants. Cette ressource fiscale permet de couvrir les deux tiers des besoins de financement en matière de transport public, le dernier tiers étant théoriquement couvert par une subvention de l'Etat. Je dis théoriquement car depuis 2010 cette subvention a été considérablement réduite, et il est même à craindre sa suppression pure et simple à plus ou moins brève échéance. Nous n'en sommes pas là pour le moment mais le gouvernement Monti n'a pas été en mesure de distribuer plus de la moitié de la subvention prévue cette année. On voit donc que la crise économique et financière impacte durement le secteur des transports publics.

Qu'en est-il plus précisément dans la région Emilie-Romagne ?

A. P. : La région Emilie-Romagne a adopté une politique dynamique en matière de coopération et d'intégration. Dès l'introduction des règles nationales anticipant les règles européennes de libre concurrence dans les transports publics, les services de transports urbains et interurbains ont été complètement intégrés sur le plan des horaires, des tarifs, de l'information voyageurs sur chacun des neufs bassins de mobilité formant le territoire d'Emilie-Romagne. Nous avons également décidé la création d'Agences de mobilité – une pour chaque bassin – réunissant tous les niveaux administratifs locaux, destinées à recevoir les financements régionaux, organiser les services d'une façon intégrée, coordonner le lancement des appels d'offres, gérer les contrats de service passés avec les entreprises, ainsi que les nouveaux services à la mobilité (vélo, autopartage, covoiturage, etc.). Les différents bassins de mobilité sont coordonnés entre eux grâce à la mise en place d'un système d'information et de tarification intégrée sur l'ensemble du territoire régional. A cet effet, un système de billettique intégrée sans contact a également vu le jour, et l'objectif est de pouvoir l'étendre aux services de stationnement payant, les vélos en libre service, etc. Afin de satisfaire les exigences d'intégration, la société régionale des services par rail et cinq des sociétés de bus ont été fusionnées. La nouvelle entreprise a démarré début 2012. ❑

sein de l'Union sur la question du chef de file ?

Sondermann-klein

Horst BECKER,

secrétaire d'Etat parlementaire de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, en Allemagne, chargé des Transports au ministère de l'Economie, de l'Energie, du Bâtiment et du Logement, de la Construction et du Transport :

« Depuis 2005, nous avons une tarification intégrée »

En Rhénanie-du-Nord-Westphalie (Nordrhein-Westfalen, NRW), plus de 2,4 milliards de personnes effectuent des transports en bus et train sur pratiquement 21 milliards de kilomètres par an. De tels besoins ne peuvent être satisfaits sans l'action d'une autorité publique qui coordonne l'ensemble des politiques de mobilité à l'échelon d'un territoire.

Ce rôle est détenu par les Länder qui, depuis le 1er janvier 1996, ont la responsabilité d'organiser la planification et l'aménagement des transports en commun. On parle depuis cette date de la *« régionalisation des transports en commun »*. Le Land gère directement l'organisation du réseau ferroviaire de voyageurs (Schienenpersonennahverkehr, SPNV). Les trains de 13 entreprises ferroviaires, avec environ 100 millions de kilomètre parcourus, constituent une des infrastructures les plus denses d'Allemagne. Dès 1998, tous les trains de banlieue (RegionalBahn et S-Bahn) circulent dans un réseau intégralement cadencé (Integraler Taktfahrplan). A côté de cela, les arrondissements et villes-arrondissements conservent leur responsabilité pour les transports urbains. Dans 11 grandes villes de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, les réseaux de métro et de tram ne cessent de se développer et de se moderniser. De nombreuses villes de petite et moyenne importance possèdent également un réseau de bus performant. Parallèlement aux couloirs ferroviaires, des lignes de bus régionaux relient les villes et communes entre elles. Ils circulent déjà dans la plupart des cas selon des horaires cadencés, contribuant ainsi largement au développement des transports en commun dans l'ensemble du Land.

Dans le cadre de sa politique des transports, le Land Rhénanie-du-Nord-Westphalie a, depuis longtemps déjà, introduit des tarifs communs aux diverses régions par la création de sociétés de transports en commun. Au sein du Land, l'ensemble des transports en commun fonctionne sur le principe d'une tarification intégrée. Depuis 2005, un tarif NRW pour les déplacements a été mis en œuvre, de sorte qu'il est aujourd'hui possible de voyager de porte à porte avec un seul billet.

« Pas de transports en commun efficaces et performants sans une implication volontaire »

L'objectif de la politique des transports publics du Land est de renforcer l'autonomie des institutions communales en charge des transports, en leur allouant des financements forfaitaires. Les moyens financiers restants sont attribués à des projets de développement et d'harmonisation revêtant une importance pour l'ensemble du Land, ainsi qu'à la promotion des projets innovants ou revêtant un intérêt pour l'ensemble du Land. Il va sans dire que ce partage des responsabilités et des financements (entre le gouvernement fédéral et les Länder d'une part, et le gouvernement de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et les communes d'autre part) nécessite une coopération de chacun. Il ne saurait y avoir de transports en commun efficaces et performants sans une implication volontaire. ❑

POUR CONCLURE

SP

Yves KRATTINGER,
sénateur et président du conseil général de la Haute-Saône :
« Pour l'usager, peu importent les rouages politiques et administratifs »

Louis NÈGRE,
sénateur-maire des Alpes-Maritimes et premier vice-président du GART :
« Lisibilité et information-voyageurs passent par la libération des données »

Le Sénat

Quel bilan faites-vous de la coopération entre AOT ?

Yves KRATTINGER : L'échange et la coopération entre autorités organisatrices de tous rangs apparaissent essentiels pour proposer une meilleure qualité de service par le partage de projets et la mutualisation de moyens, qu'il s'agisse de services de transport à la demande, de centrales de réservation, de systèmes billettique ou d'information multimodale. En fonction de sa nature, la coopération ne se cantonne pas forcément aux AOT compétentes, mais concerne de façon plus ou moins directe tout un panel d'autres acteurs. A l'image de la diversité des territoires, les coopérations expérimentées par les autorités locales sont donc riches et plurielles. Quoi qu'il en soit, les législateurs continuent à se montrer soucieux d'élargir le champ des possibles de ces coopérations, comme le montre la promulgation de la loi du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales ou encore les débats issus de la réforme des collectivités.

Louis NÈGRE : Il n'est pas très facile de faire le bilan de la coopération entre les AOT, qui est vraiment entrée dans les mœurs il y a à peine une dizaine d'années. Si l'on prend l'exemple des syndicats mixtes SRU, seule une douzaine d'entre eux ont été mis en œuvre. Pour chacun, l'expérience a été riche et les succès rencontrés réels. Pour ne parler que de mon département, la mise en place d'une direction des transports unique entre le conseil général et la Métropole Nice-Côte d'Azur a permis une meilleure coordination des offres de transport, et notre syndicat mixte SRU, le SYMITAN, a ainsi pu mettre en œuvre une tarification coordonnée avec le ticket Azur et un système d'information multimodale, le Céparou06. Mais cet échantillon statistique est malheureusement encore un peu faible au plan national. Le contexte législatif est en évolution constante et favorable. Mais nous sommes encore loin de l'expérience accumulée en Allemagne où le premier Verkehrsverbund a été mis en place, dès 1965, dans la région de Hambourg.

Quelles solutions préconisez-vous pour développer résolument l'intermodalité dans notre pays ?

Y. K. : Ne perdons pas de vue qu'il importe avant tout de répondre aux besoins des usagers, actuels mais aussi potentiels, qui souhaitent surtout que leurs déplacements soient simples. La référence pour eux, c'est la qualité de service. Peu importent les rouages politiques et administratifs qui, dans les coulisses, mènent à ce résultat. Une coopération réussie est surtout celle qui permet de simplifier la lisibilité des réseaux, l'utilisation des transports collectifs, la compréhension des grilles tarifaires ou encore les supports billettiques. La coopération doit proposer des solutions pour faire des temps de déplacements des moments agréables, ludiques, utiles ou encore optimisés… autrement dit, elle doit apporter aux services à la mobilité des avantages facilement palpables par rapport à l'usage individuel de la voiture particulière. Cela nécessite beaucoup de dialogue, d'adaptabilité, comme le démontrent les travaux menés au sein de l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique. ❑

L. N. : Pour qu'une chaîne de transport intermodale soit performante, il faut qu'elle soit cohérente, lisible et efficace. La cohérence suppose une coopération institutionnelle renforcée. Je suggère que l'on soutienne les nombreuses innovations que souhaitent mettre en œuvre les AOT par des appels à projets et par un cadre légal plus souple en la matière. Une lisibilité renforcée passe par un recours systématique aux nouvelles technologies d'information-voyageurs. Pour ce faire, il est nécessaire que les AOT libèrent leurs données à grande échelle comme cela est suggéré par la mission ETALAB mise en place par le Premier ministre. L'efficacité sera optimisée, quant à elle, si les politiques de transport sont mises en cohérence au niveau régional et que l'on n'hésite pas à faire jouer à fond le créneau de pertinence de chaque mode de transport sans exclusive. ❑